

Mobilidade, Acessibilidade e o Direito a Cidade em Pequenas Cidades: Um Estudo a Partir da Rodovia GO-456 no Município de Faina-GO

Movilidad, accesibilidad y el Derecho a la Ciudad en Pequeñas Ciudades: Un Estudio desde la Carretera GO-456 en la Municipalidad de Faina-GO

Mobility, accessibility and Right to the City in Small Cities: An study on the Highway GO-456 in the municipality of Faina-GO

Edgar da Silva Oliveira

Graduado em Geografia pela Universidade Estadual de Goiás
Campus Cora Coralina
edgardasilvaoliveira@gmail.com

Vinícius Polzin Druciaki

Prof. do curso de Licenciatura em Geografia
Universidade Estadual de Goiás-UEG / Câmpus Cora Coralina
geomobilidade@gmail.com

Resumo

O entendimento sobre mobilidade urbana e acessibilidade se faz necessário para refletirmos se, de fato, as pessoas tem direito a cidade. Logo, esse tema deve ser refletido em todas as realidades urbanas. Nesse sentido, optamos pela discussão a partir da realidade das pequenas cidades, na escala local. Elegemos como objeto de estudo o sistema de circulação do município de Faina - GO, com ênfase em uma das rodovias que o estrutura: a GO-456. Em Faina, a segregação socioespacial presente na relação centro/periferia é reforçada pelas más condições dessa e de outras rodovias, bem como pela oferta dos meios de transportes. As vias de circulação têm comprometido a mobilidade e o acesso entre das sedes de distritos do município com a sede do município.

Palavras-chave: Cidades pequenas. Acessibilidade. Mobilidade. Sistema de circulação. Faina.

Resumen

La comprensión a cerca de la movilidad urbana y accesibilidad ha sido necesaria para reflejar si de hecho, las personas tienen derecho a la ciudad. Luego, el tema debe ser reflexionado desde una mirada que involucre todas las realidades urbanas de manera que, elegimos discutir el tema desde los pequeños centros urbanos. El objeto de estudio es el sistema de circulación de la municipalidad de Faina-GO, con énfasis a una de las carreteras que estructuran su espacio local: la Carretera GO-456. En Faina, la segregación socioespacial presente desde el centro, hacia la periferia del territorio se refuerza por las malas condiciones de esta y de otras carreteras, así como la escasa disponibilidad de medios de transportes. Las vías de circulación han comprometido la movilidad y el acceso entre las aglomeraciones urbanas de la municipalidad con su centro.

Palabras Clave: Pequeñas Ciudades. Accesibilidad. Movilidad. Sistema de circulación. Faina

Abstract

The understanding of urban mobility and accessibility is necessary to reflect if, in fact, people are entitled to a city. Therefore, this theme must be reflected in all urban realities. In this sense, we opted for the discussion based on the reality of the small cities, in the local scale. We chose as object of study the circulation system of the municipality of Faina - GO, with emphasis on one of the highways that the structure: the GO-456. In Faina, the socio-spatial segregation present in the center / periphery relationship is reinforced by the poor conditions of this and other highways, as well as by the provision of means of transportation. The circulation routes have compromised mobility and access between the headquarters of districts of the municipality with the seat of the municipality.

Key words: Small Cities. Accessibility. Mobility. Circulation System. Faina.

Introdução

Na atualidade, a questão da mobilidade tem sido debatida sob vários enfoques. Dentre o amplo campo de possibilidades, entendemos que de modo geral mobilidade é a confluência dos fluxos motivados por diversas naturezas e condições sociais, bem como as condições e meios para que isso seja possível, tais como: os meios de transportes, as redes de informação, os fixos e objetos técnicos que permitem o movimento e a comunicação (URRY, 2007).

No Brasil, a questão da mobilidade e a acessibilidade compõe o temário do planejamento territorial municipal, e a partir da Lei 12.587/2012 passou a ser assegurada enquanto direito que promove a democratização do acesso aos meios de mobilidade (BRASIL, 2012). Mais do que uma condição, a mobilidade urbana e a acessibilidade atributos pelos quais exercemos o nosso direito a cidade e aquilo que nela se encerra.

Este trabalho tem como escopo discutir a mobilidade urbana e acessibilidade nas pequenas cidades¹ a partir do seu sistema de circulação, uma vez que nessas localidades o investimento na infraestrutura de mobilidade é pouco atrativo para o Estado e o capital. Para a realização deste trabalho primeiramente realizamos uma revisão teórica autores como Vasconcellos (2001) que contribui para compreensão a cerca dos conceitos de mobilidade urbana e acessibilidade; Souza (2005), que aponta as características que tornam a cidade um espaço diferenciado; e Lefebvre (1991) que também contribui para entender a cidade enquanto espaço diferenciado e de direito a todos, entre outros. Em um segundo momento levantamos dados relativos à população junto ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), e dados sobre a estrutura de circulação do município de Faina-GO junto a Agência Goiana de Transportes e Obras Públicas (AGETOP), além de pesquisa *in loco* junto a rodovia GO-456. Dessa forma, o presente artigo se estrutura em três tópicos: A cidade, mobilidade e acessibilidade: conceitos e aplicações; O espaço urbano nas pequenas cidades; O sistema de circulação: uma análise da rodovia GO-456, além das considerações finais.

A cidade, mobilidade e acessibilidade: aproximações teóricas

Segundo Sousa (2005), o advento da agricultura permitiu, por meio do excedente da produção, o surgimento dos primeiros aldeamentos humanos, embriões das primeiras cidades. Contudo, foi com a revolução industrial e com o capitalismo concorrencial que as cidades passaram a exercer uma grande influência na vida em sociedade (LEFEBVRE, 1991). Em seu estudo sobre o desenvolvimento urbano, Souza (2005) destaca as principais características no que se refere às cidades, segundo ele: toda cidade é um lugar de mercado; toda cidade é, do ponto de vista geoeconômico, uma localidade central hierarquizada por sua centralidade; apresentam diversificada

¹ Adotamos aqui o parâmetro de Região (2008), sendo que em nosso estudo consideramos “Cidades Pequenas” o menor nível da rede urbana, quer seja o de *centro local*.

atividade econômica; caracterizada por um espaço de produção não-agrícola e como centro de gestão do território, agindo como polo irradiador de cultura, religião e política. Tais características tornam o espaço urbano um *locus* da reprodução do modo de vida e consumo da sociedade capitalista moderna.

Em sua análise da cidade como ambiente construído, Vasconcellos (2001) propõe que esta é composta pela inter-relação de diferentes estruturas, sendo: A *estrutura de produção* (e distribuição) - parte do ambiente construído onde a maior parte do processo de produção ocorre; *estrutura de reprodução* - o ambiente construído onde ocorre principalmente a reprodução biológica, social e cultural das pessoas e classes sociais (a residência seria o exemplo mais notório); *estrutura de circulação* - aparte do ambiente construído que permite a circulação física de pessoas e mercadorias: vias públicas, calçadas, vias férreas e terminais de passageiros e cargas. A combinação entre a estrutura e os meios de circulação constitui o sistema de circulação².

O sistema de circulação de uma cidade é reflexo da concentração do capital que nela se encerra e pela oferta de produtos e serviços, e este interfere diretamente na mobilidade. Porém, *Ibidem* (2001) enfatiza que a mobilidade não deve ser entendida apenas como uma qualidade do que é móvel, mas levar em conta os sujeitos, já que fatores como renda, gênero, idade, a ocupação e o nível educacional influenciam na mobilidade. Essa premissa é reforçada em Druciaki (2014), que, baseado em Kellerman (2011), entende que a mobilidade ocorre sob dois níveis que se complementam, tais como: o nível dos sistemas (toda estrutura fixa, móvel e normativa); e o nível dos indivíduos (que se trata da lógica da vivência e dos modos de vida da sociedade). Podemos qualificar em quatro formas distintas essa mobilidade segundo Souza (2005, p.123), sendo:

[...] *Mobilidade residencial*: é a circulação entre o local de moradia em direção a qualquer outro ponto em meio a um mesmo espaço urbano. É o desejo de adaptar as características do local às necessidades familiares;

Mobilidade ocasional: não obedece a um período determinado. Os motivos são profissional, lazer visita a parentes, lazer e etc.;

Mobilidade semanal: está relacionada aos trabalhadores e estudantes que exercem atividades longe de suas residências, repetindo-se as viagens semanalmente;

² Trata-se de estruturas interdependentes, e a separação aqui posta tem o objetivo de tornar a compreensão dos fatos mais didática.

Mobilidade cotidiana: é quase obrigatória. É o circuito de ligação diário entre o local de moradia e os locais de trabalho e escola. [...]

50

O conceito de mobilidade deve estar ligado a outro conceito mais abrangente: o de acessibilidade. Enquanto política pública, Brasil (2012) define acessibilidade como a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”. Quando nos atemos ao conceito de acessibilidade, varias são os vieses para a compreensão a cerca do mesmo, assim como o conceito de mobilidade. Contudo, grosso modo acessibilidade pressupõe a melhor forma possível de se atingir um destino independente da escala, do lugar, da finalidade do deslocamento. Isso porque a acessibilidade é um atributo do espaço, uma condição espacial. Também é um atributo dos indivíduos, na medida em que as condições do lugar condicionam ou mesmo determinam a sociedade acessar ou não os diferentes espaços.

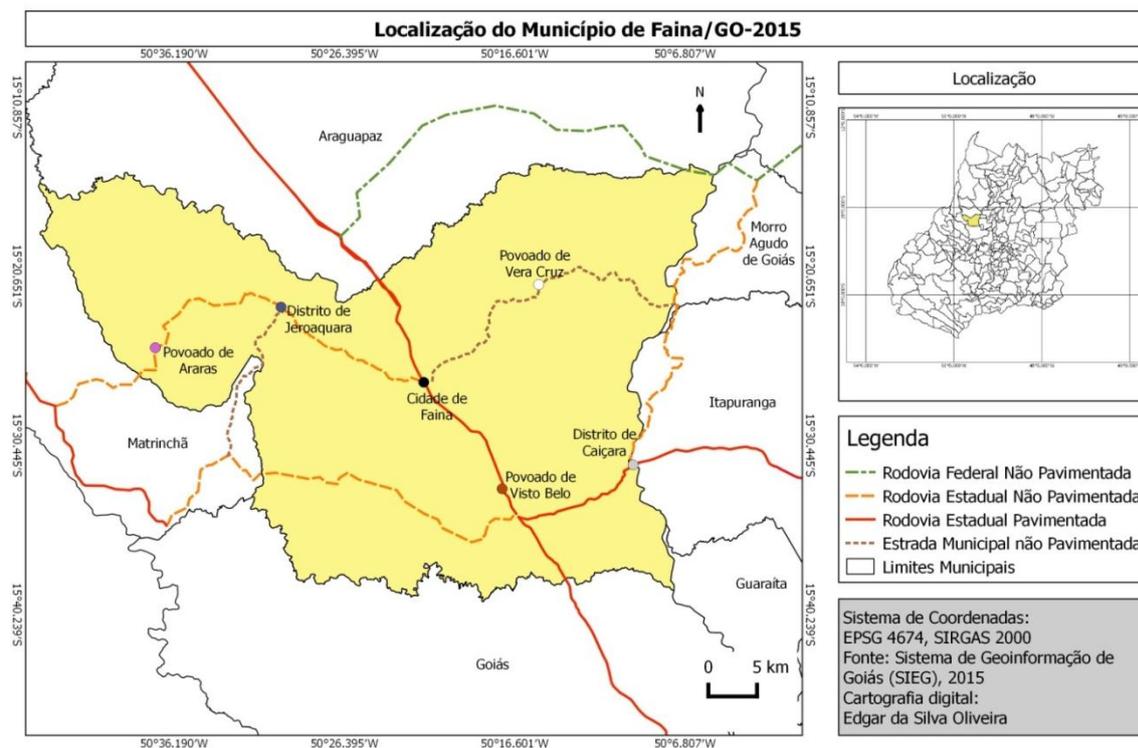
Assim a mobilidade é condicionada pelo sistema de circulação (estrutura de circulação e meios de circulação) e qualificada em razão dos objetivos que se deseja alcançar com a mobilidade (residencial, ocasional, semanal e quotidiana) e varia de acordo com a escala (regional ou nacional, internacional e local). Para este trabalho realizaremos uma análise da mobilidade quotidiana e acessibilidade dos residentes das aglomerações urbanas (cidade e sede dos distritos) presentes no município de Faina-GO, portanto uma análise na escala local.

O espaço urbano nas pequenas cidades

Classificar uma cidade em pequena, média e grande não é tarefa fácil, tão pouco há um consenso a cerca deste tema. Critérios como a centralidade, população, extensão, especialização produtiva entre outras, podem servir para este fim.

O município de Faina está localizado na região Noroeste do Estado de Goiás e apresenta uma área de 1.945,658 Km² e população de 6.983 habitantes, sendo 55% residentes na zona urbana (IBGE, 2010), em sua organização territorial (Mapa 1) é composto por algumas áreas urbanas descontínuas, notadamente três distritos: Caiçara, Faina (sede do município) e Jeroaquara (Santa Rita). Um dos principais fatores que promovem tal descontinuidade são as características das vias de ligação.

Mapa 1 - Localização do Município de Faina-GO



Fonte: SIEG, 2015. Elaboração: Oliveira, Edgar.

No que se refere à estrutura de circulação, notadamente as vias, o município apresenta infraestrutura limitada, o que influi na oferta de meios de transporte. Seu principal eixo viário é a rodovia GO-164 que juntamente com rodovia GO- 070 ligam os municípios da região Noroeste à Goiânia. A rodovia GO-164 também possui importância econômica ao escoar a produção pecuária, principal atividade produtiva da região e por permitir o acesso aos municípios situados às margens do Rio Araguaia.

Outro trecho pavimentado é a GO-230 que liga o município de Faina ao município de Itapuranga passando pelo Distrito de Caiçara, porém sua porção Oeste que liga Faina ao município de Matrinchã não está pavimentada. Outra rodovia de responsabilidade do Governo do Estado de Goiás é a GO-456 e que será analisada mais detalhadamente a posteriori nesse artigo. As demais vias de responsabilidade do município podem ser classificadas em *pavimentadas* (principais ruas dos distritos e da sede) e *estradas vicinais* (na zona rural e na ligação entre os distritos e a sede).

Com relação aos modos de circulação, verifica-se apenas a presença dos individuais em detrimento dos públicos coletivos. Devido ao tamanho do perímetro

urbano da sede do município (Figura 1), não há transporte público. Assim os deslocamentos quotidianos são realizados com automóveis, motocicletas, bicicletas e a pé. Nesse caso a distância e a falta de oferta de transporte público condicionam a mobilidade urbana e a acessibilidade. Outro aspecto importante é a morfologia urbana da cidade que, ao se desenvolver as margens da rodovia GO-164 adquiriu uma forma retilínea.

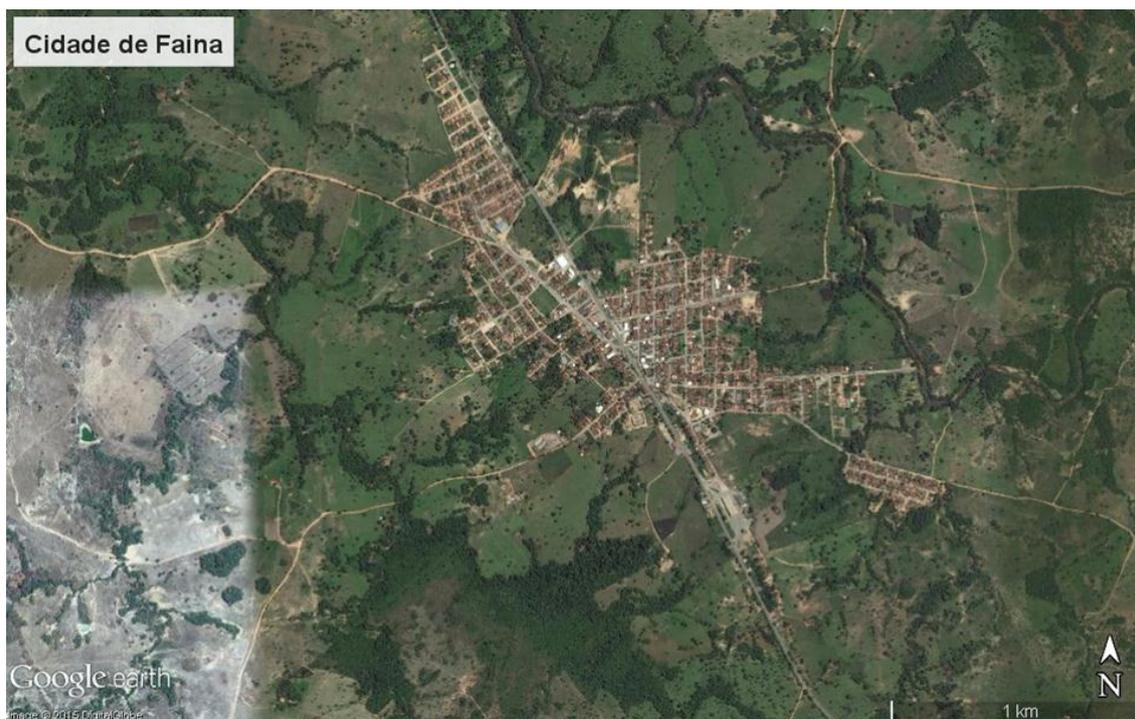


Figura 1 – Cidade de Faina / Fonte: Google Earth, 2015.

Mesmo se tratando de uma cidade pequena, o distrito sede de Faina exerce centralidade uma vez que concentra produtos e serviços específicos em relação as demais áreas classificadas como urbanas do município, sendo a única localidade central de seu território. Trata-se do nível mínimo na classificação da rede urbana brasileira, quer seja centro de zona B (REGIÃO, 2008). Essa oferta de produtos e serviços específicos produz, portanto, uma mobilidade quotidiana mesmo em relação aquelas pessoas que residem em outros distritos.

Esse papel social da cidade é visto como um direito de todos, inclusive aos que residem na área rural e dependem dos serviços inerentes à cidade como bancos, farmácias, hospitais, mercados e os espaços de lazer públicos. Segundo Lefebvre (1991, p. 134):

[...] O direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à *obra* (a atividade participante) e o direito à *apropriação* (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade. [...]

A mobilidade urbana e a acessibilidade são atributos pelos quais a população pode efetivamente gozar de seu direito a cidade, pois em Faina a segregação socioespacial existente na relação centro/periferia. Se manifesta pela distância entre as demais áreas urbanas e a sede do município. Em média essas áreas estão localizadas em um raio de 20 km do principal núcleo urbano a cidade de Faina, reforçando o impacto que a estrutura de circulação tem na vida dessas populações e como estas condicionam a mobilidade urbana e a acessibilidade.

O sistema de circulação: uma análise da rodovia GO-456

O sistema de circulação é composto pela estrutura de circulação (vias públicas, calçadas, terminais de passageiros e etc.), e pelos meios de circulação (ônibus, bicicleta, automóveis e etc.) (VASCONCELLOS, 2001). Logo as condições do sistema de circulação vão condicionar a escolha dos meios de circulação. Por exemplo: uma via pavimentada que apresenta calçadas em boas condições e que possua uma ciclo-faixa, permite que o deslocamento possa ser feito de diversas formas, levando uma pessoa a optar ir de um ponto A até o ponto B de automóvel, motocicleta, bicicleta, usar o transporte coletivo, se houver, ou ainda ir a pé.

A rodovia GO-456 possui aproximadamente 18 km de extensão e ao longo de seu trajeto se encontram diversas fazendas com foco na pecuária leiteira e dois assentamentos homologados pelo Instituto de Colonização e Reforma Agrária (Incra), cuja produção consiste basicamente na pecuária leiteira e na agricultura familiar. A rodovia também é importante, pois liga a cidade de Faina ao Distrito de Jeroaquara que é conhecido como Santa Rita, referência a sua origem como arraial que data de 1729 (ROCHA; SILVA, 2008). Segundo IBGE (2010), o distrito de Jeroaquara possuía 919 habitantes, o que representa 13,1% da população total do município, sendo que 24,9% residem em área urbana.

Com relação a estrutura de circulação a rodovia apresenta condições precárias como o fato de não ser pavimentada, e ser entrecortada por diversos rios, córregos e riachos, durante a pesquisa de campo foi possível verificar a existência de

diversas pontes rudimentares (Figura 2) construídas com madeira e ferro. Pelo fato da madeira ser um material suscetível à decomposição, já ocorreu alguns acidentes principalmente com veículos pesados.



Figura 2: ponte sobre o córrego Caétite, GO-456 / Fonte: OLIVEIRA, E.S, 2015.

Outra construção bem comum é o chamado vau (Figura 3), normalmente construído onde havia uma ponte rudimentar, é um aterro feito no leito do rio, o que o torna inutilizável durante a cheia do córrego, essas construções são levadas pela força das águas no período chuvoso, é e a principal causa da interrupção do acesso do distrito a sede do município.

E as pontes que ainda podem ser utilizadas, apresentam más condições de conservação com pregos expostos e estrutura comprometidas (Figura 4), o que põe em risco a vida dos usuários da via e causam prejuízos econômicos, pois a região cortada pela GO-456 é produtora de gado de corte e de gado leiteiro, além de outras atividades como a agricultura familiar.



Figura 3: vau no leito do córrego Gorinos, GO-456 / Fonte: OLIVEIRA, E.S, 2015.

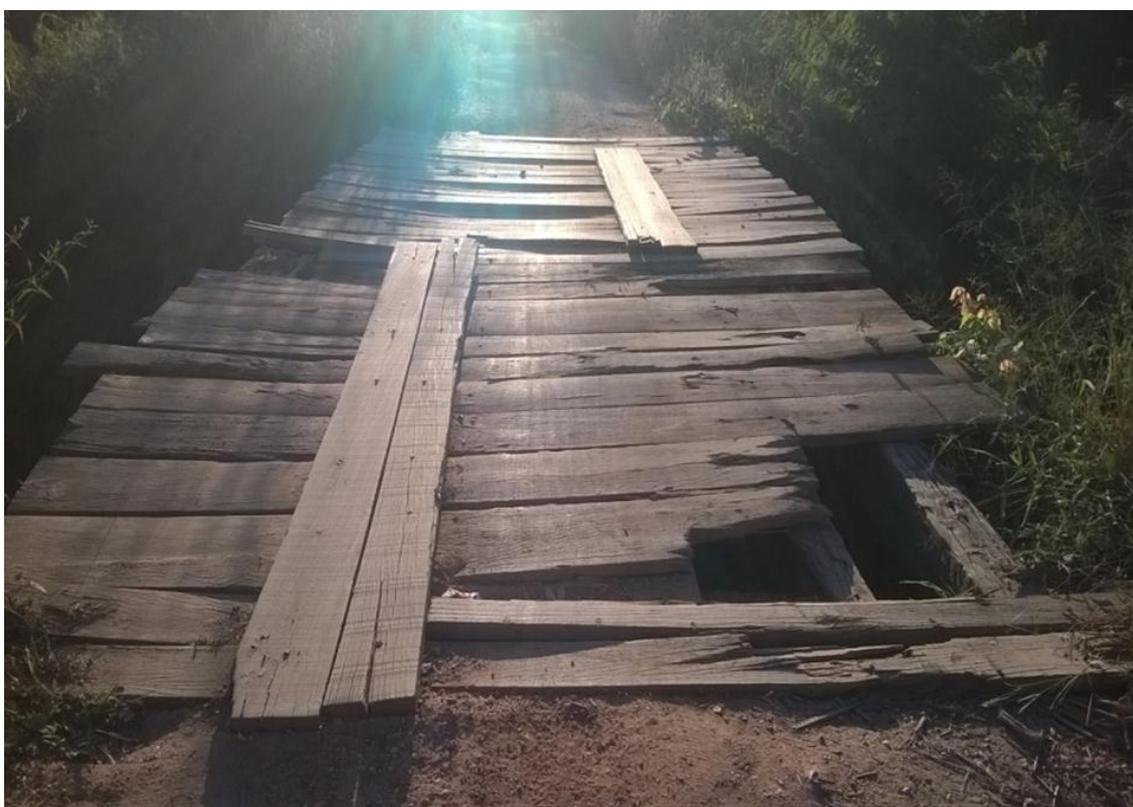


Figura 4: ponte sobre o córrego Santa Rita, GO-456 / Fonte: OLIVEIRA, E.S, 2015.

Com essa estrutura de circulação os meios de circulação vão variar de acordo com a renda e a necessidade da mobilidade quotidiana, outros fatores como condições climáticas também influenciam. As pessoas que possuem melhores condições econômicas e moram ou possuem negócios que dependem desta via, optam por veículos maiores que possuem sistema de tração mais adequado, aqueles que apresentam condições econômicas inferiores acabam por optar por automóveis menores ou motocicletas, e em casos mais extremos como no caso de queda de ponte, utilizam-se de animais como burros e mulas.

As perdas econômicas também são inevitáveis por se tratar de uma região de produção pecuária e de agricultura familiar nem sempre é possível escoar a produção, nos períodos de maior volume de chuvas é comum à queda de pontes e o consequente isolamento. Nesses casos o acesso a serviços como saúde, educação e ao comércio também ficam inviabilizados e o direito a cidade cerceado, tal situação tem sido motivo de manifestações por parte dos moradores do Distrito de Jeroaquara e da Cidade de Faina que necessitam desta via.

Considerações finais

A cidade é por excelência uma porção do espaço diferenciada e complexa em sua totalidade, um reflexo do modo de produção capitalista que a (re)significou. Nesse espaço é possível produzir e consumir uma variada gama de mercadorias e serviços, para tal é necessário que o sistema de circulação seja eficiente, viabilizando a mobilidade e ao mesmo tempo sendo acessível às diversas classes sociais.

Nas pequenas cidades a precariedade da estrutura de circulação condiciona a oferta dos meios de circulação, restringindo a mobilidade e acessibilidade. Tal quadro tem reforçado a segregação socioespacial, pois associado ao poder econômico está a possibilidade de diversificar o meio de circulação afim de que este atenda a sua necessidade de mobilidade.

No caso da rodovia GO-456 no município de Faina-GO, sua condição enquanto estrutura de circulação tem se tornado um verdadeiro entrave para a população que dela depende para o exercício de seu direito a cidade. Não apenas mercadorias deixam de circular devido às condições da via, mas pessoas deixam de ter acesso a serviços básicos como saúde e educação.

Pensar a mobilidade e a acessibilidade nas pequenas cidades é importante para o planejamento urbano, uma vez que ainda se pode intervir e evitar que os problemas cresçam junto com a cidade. Se antecipar aos problemas de mobilidade urbana é uma forma de diminuir graves problemas sociais e econômicos, por meio da busca de modelos de transporte mais sustentáveis.

Referências

BRASIL. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Censo demográfico. Brasília: 2010. Disponível em: < <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=520753&idtema=1&search=goias|faina|censo-demografico-2010:-sinopse->> Acesso em: 20 Jun. 2015

_____. **Instituto Brasileiro de Geografia e estatística**: Cidades. 2014. Disponível em:< <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=520753&search=goias|faina >>. Acesso em: 30 Mar. 2015.

_____. **Lei 12.587 de Janeiro de 2012**. Institui a política nacional de mobilidade. Casa Civil. Brasília-DF. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm >. Acesso e: 20 Mar. 2015.

DRUCIAKI, Vinícius P. **Transporte Público Metropolitano nas Regiões Metropolitanas de Londrina e Maringá sob a ótica da Mobilidade Espacial**. 2014. Tese (doutorado). Universidade Estadual Paulista. Instituto de Geociências. Rio Claro, 2014.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

KELLERMAN, Aharon. **Mobility or Mobilities**: Terrestrial, virtual and aerial categories or entities? In: *Journal of Transport Geography*. v.19. n4. 2011. p.729-737.

REGIÃO de Influência das Cidades 2007. Rio de Janeiro: IBGE. 2008.

ROCHA, C. PEDRO, M. S. Caracterização da mineração aurífera em Faina, Goiás, em um contexto ambiental histórico e atual. In: **Ambiente & Sociedade**, v. 11, n. 2, p. 373-388, 2008.

SOUSA, M. T. R. Mobilidade e acessibilidade no espaço urbano. **Revista sociedade e Natureza**. Uberlândia, 2005.

SOUZA, Marcelo Lopes. **ABC do Desenvolvimento Urbano**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2003.

URRY, John. **Mobilities**. London, Canbridge. 2007.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2001.

Recebido para publicação em fevereiro de 2017
Aprovado para publicação em junho de 2017